

自転車の活用推進に向けた有識者会議（令和3年度第1回）

議事録

■日時場所

- ・日時：令和3年4月27日（火）15：00～17：00
- ・場所：国土交通省11階特別会議室及びWEB

【議事】

- (1) 令和2年度第6回における各委員からのご意見について …資料1
- (2) 第2次自転車活用推進計画（案）について …資料2, 資料3
- (3) 今後の予定について …資料4

【委員出席者】

- ◎屋井 鉄雄 東京工業大学大学院教授・副学長
- 絹代 サイクルライフナビゲーター
- 久保田 尚 埼玉大学大学院理工学研究科教授
- 高橋 信行 國學院大學法学部教授
- 内藤 久士 順天堂大学大学院スポーツ健康科学研究科研究科教授
- 羽原 敬二 神戸大学客員教授
- 安田 敏隆 ブリヂストンサイクル株式会社専務執行役員

敬称略

座長以外は五十音順

◎は座長

#### ○事務局（長福）

- ・ 定刻となりましたので、ただ今から、令和3年度第1回「自転車の活用推進に向けた有識者会議」を開催させていただきます。本日、司会を務めさせていただきます、自転車活用推進本部事務局次長の長福と申します。よろしくお願いいたします。WEB 傍聴の方におかれましては、映像は最後の事務局長の挨拶の間のみとさせていただきますのでご了承下さい。議事の進行に先立ちまして、事前に配布いたしました資料の確認をさせていただきます。
- ・ 議事次第から順に、資料1として、令和2年度第6回における委員等からのご意見、資料2として、第2次自転車活用推進計画案の概要、資料3として、第2次自転車活用推進計画案の本文、資料4として、今後の予定について、参考資料1として、第2次自転車活用推進計画案の新旧対照表（措置を除く）、参考資料2として、第2次自転車活用推進計画案の新旧対照表（措置）がございます。
- ・ それでは、議事次第に基づき、会議を進めてまいります。ここからの議事進行につきましては、座長にお願いしたいと思います。屋井座長よろしくお願いいたします。

#### ○屋井座長

- ・ それでは、議事進行を務めさせていただきます。よろしくお願いいたします。まず、議事次第（1）令和2年度第6回における各委員からのご意見について、事務局から資料の説明をお願いします。

#### ○事務局（長福）

- ・ はい、事務局でございます。【資料1】令和2年度第6回における各委員からのご意見につきましてご説明いたします。
- ・ 次のページをご覧ください。今回は、健康分野と観光分野の措置というところを中心にご議論いただいたところでございます。まず、措置全般につきましては、末尾が「検討する」となっている表現が多いので、末尾は「検討する」で終わらないようにより前向きに記載していただきたい、というご意見をいただきました。これも後ほどご説明いたしますが、できるだけ検討するという言葉は他の言葉に置き換えているところでございます。
- ・ 次に都市環境のところにつきましては、自転車通行空間の整備に取り組む意義は自転車ネットワークの整備にとどまらず、道路空間の再配分ということがある、ということでございます。それについても計画に記載すべき、とのご意見もございました。これにつきましても、通行空間の再配分という文言を本文にも盛り込んでいるところでございます。
- ・ 次に安全・安心につきましては、施策のところ、学校における交通安全教室のところにつきましても、未就学児や保護者ということも新しく加えた、ということから、施策の学校の後に「等」を付けていただきたい、これは「等」を付けるという方向で用意をし

ているところでございます。また、フードデリバリーの配達員の配達中における自転車事故については、業務の途中における事故ということでございますので、個人賠償責任保険が対象外となるため、しっかりとした情報発信が必要だ、というご意見、そして、保険の加入の促進にあたりましては、保険加入の商品と保障の厚みということのバランスを考えることが必要だというご意見もございました。

- ・ 続きまして健康分野でございます。自転車利用における健康増進効果につきましては、自転車に特化したエビデンスというものは難しいので、既存の調査の中で言えることを整理すべきではないかというご意見、また具体的な措置のところにつきましては、疫学的調査のところにつきましては、前回のバージョンですと医学的知見の収集という形になっていたのですけれども、これを科学的知見という文言に戻すべきではないかということでございますので、戻させていただいたところでございます。また、首長によりまして自転車活用の温度差が大きいので、まちづくりの観点から戦略的な広報が必要だ、というご意見、またコロナの影響で自転車通勤の増加状況や、企業の就業規則の規程の変化ということもフォローすべき、というご意見もございました。また、健康の目標に位置付けられた施策・措置につきましては、環境にも密接であるため、両者が密接した形で間口を広げた表現ぶりにはどうかということでございますので、健康の中身についても環境という言葉と連動したような書きぶりを案のところで示しているところでございます。
- ・ 次に観光分野でございます。しまなみが行っているような世界市場の呼び込みというのが十分モデルケースになるのではないかと、ということでございます。今後の展開において非常に大事だ、というご意見をいただきました。また、各サイクルルートストーリー性や個性を磨き上げることで情報発信をしやすくすることが大事、役所内の役割分担、縦割りということをちゃんと整理した上で段階を迫って措置を記載すべきと、またナショナルサイクルルート制度によりルートの品質保証、品質管理を行うことが重要、ということでございます。ナショナルサイクルルートにつきましては、指定を行いますけれども、指定後もフォローアップしていく、ということでございますので、引き続き取り組んでまいりたいと思っております。また、観光面でのレンタサイクル、シェアサイクルの活用を貸出し拠点の情報発信含め推進すべき、というご意見、そして、中身につきましては、サイクリングロードという言葉とサイクルルートという言葉が2つありますので、言葉の使い分けをちゃんと整理すべきではないかというご意見もいただいておりますので、今回につきましてはサイクルルートということで統一した記載ぶりとしたい、というところでございます。また、森林でのマウンテンバイクの活用は、初心者は安全上のリスクもありルート整備も必要である、というご意見、そしてサイクリングルート自体だけではなく、そこに至るまでのアクセスルートの整備も必要だ、というご意見、サイクルツーリズムの推進につきましては、自転車は高額なロードバイク等もございますので、盗難防止などの防犯対策も考慮に入れるべきと、また失敗事例も

含めまして自転車の観光への活用事例ということを横展開すべきというご意見、そして措置のサイクリングルート等の安全性等の確保のための横断的協議機関の設置の促進とございますけれども、現計画にも書かれておりますので、しっかりと落とさず残すべきということもございますので、今回の措置の中には横断的協議機関の設置の促進ということも盛り込んでいるところでございます。

- ・ また、指標につきましては、事務局提示の指標案についてご了解いただきましたけれども、補足意見として3点いただいております。1つ目が、大きな4つの柱である目標と各指標の数値目標という間の言葉の混同がございまして、指標のモニタリングさえすればよいような印象を与えかねない、言葉の整理が必要、ということでございます。これにつきましては、後ほどご説明いたしますけれども、指標の中で今の計画ですと指標と書きながら目標値という数字が入っております。そうなりますと物差しである指標と関係性がどうなのかということもございまして、今回の計画案につきましては目標値という言葉は抜いた形で提案させていただいているところでございます。また、全ての施策に指標があるわけではないことは理解できますが、パブコメ等にあたりましては指標がない施策についてはその理由について整理が必要ということでございます。これにつきましても、今後パブリックコメント等の手続を行うことを考えておりますけれども、その中では客観的に自転車関連というところで特化したものについては、指標として掲げるということも記載しながらパブリックコメント等を行っていくことも考えているところでございます。
- ・ 最後になりましたけれども、指標とすべきではないですけれども、モデルルートについては利用者の数の把握も必要ということもございます。なかなか数の把握というのは難しいところがございますけれども、できる限りの工夫をしていきたいと思っております。私からは以上でございます。

#### ○屋井座長

- ・ はい、どうもありがとうございました。それではただいまの説明で何か補足やご質問等ありますでしょうか。
- ・ よろしいですかね。また何かあれば後で一緒にご発言いただければと思います。
- ・ それでは、議事の2番目、第2次自転車活用推進計画の案についてということでよろしくをお願いします。

#### ○事務局（長福）

- ・ はい、事務局でございます。自転車活用推進計画の案の概要と本体につきまして、ご説明させていただきたいと思っております。
- ・ まずは概要ということで資料の2をご覧ください。冒頭でございますけれども、先ほど屋井座長からご指摘ございましたとおり、今回の計画案策定にあたりましては、128の

団体、また専門家の方からヒアリングを行ったほか、ちょうど骨子を作った段階でWEBアンケートを行いました。その結果、自転車を趣味とされている方を中心に5,000名から回答をいただくなど、幅広く意見を求めた上で策定した、という風に認識しております。自転車活用推進計画案につきましては、総論と目標、施策、措置という構成となっております。まずは総論につきましてご説明いたします。計画期間につきましては、現計画と同様に長期的な展望を視野に入れつつ、という表現を入れ、2025年度までの5箇年ということがございます。これにつきましては、関連する交通安全、交通政策、社会資本整備重点計画これらはいずれも5年間ということを念頭に置いておりますので、平仄をあわせて5年間、ということがございます。

- ・ 次に自転車を巡る現状及び課題でございます。3年程前に第1次計画を策定いたしましたところ、それからの社会経済情勢の変化といたしましては、大きく3つあるのではないかと整理しております。1つ目がコロナの影響で通勤・配達目的の自転車利用、非常にニーズが高まっているということがございます。次に、真ん中のところでございますが、情報通信技術がこの3年間で飛躍的に発展したということがございます。交通分野でもシェアサイクルが中心になるかと思えますけれども、デジタル化がさらに進む、ということがございます。他の交通モードやまちづくりとの連携を図りやすくなった下地ができてきたということがございます。3点目といたしましては高齢化等も踏まえまして安全・安心の確保ということがございます。健康や生きがいの観点から高齢者、障害者等にも対応した様々な自転車の普及をさらに進めることが必要、また配達目的等での自転車利用が増加する中での安全の確保が必要、またセーフティネットとしての自転車対歩行者の高額賠償事例も近年発生している一方で、保険加入につきましては都道府県等の取組もかなり進んでいるというところでございます。こういう社会経済情勢の変化を踏まえつつ、その下でございますとおり、脱炭素社会、いわゆるカーボンニュートラルという政府全体の大きな目標に向けた動きも注視しつつ、また新たな低速小型モビリティ、電動キックボードのような、これは自転車ではございませんけれども、今後自転車通行空間にも入ってくるという余地もございますので、通行空間への影響をどう踏まえるかが全般として言える話ではないかということがございます。これを受けまして、2番目でございますが、自転車の活用の推進に関する目標及び実施する施策でございます。まず目標につきましては、現行計画でございますとおり、都市環境、健康長寿社会、観光立国、安全安心、この4つの構成につきましては、引き続き維持していくことと思っております。またその下に目標ごとにぶら下がっております施策につきましては、現在、再掲を除きますと18項目ございますけれども、新たに2項目追加したい、というものでございます。いずれも、安全安心な社会の実現に関するものでございまして、1つ目が多様な自転車の開発・普及というところでございます。これにつきましても、高齢者、障害者に対応した様々な自転車の普及をさらに進めることが必要だという、社会経済情勢の変化、また、この委員会からのご意見を踏ま

えまして、多様な自転車の開発普及ということを新しく施策として加えたいというものでございます。そして、施策の最後のところでございますけれども、損害賠償責任に保険等への加入促進というところにつきましても、今の計画ですと、法律の附則というところに縛られまして、計画の本体ではなく、その他のところに掲げておりますけれども、かなり取り組みも進んでいるというところもございますので、しっかりと施策という本体部分に加えた上で、さらに推進していきたい、ということでございます。右側のところの3ポツ、自転車の活用に関して推進すべき具体的な措置のところでございます。今の計画ですと、再掲を除きますと73の措置が掲げられているところでございます。その中で、社会経済情勢の変化、さらに、新たに加わった施策というところも踏まえまして、第1次計画から主な強化措置というものでお示いたします。一つ目、都市環境につきましては、地域の自転車活用推進計画、かなり進められているところではございますけれども、まずは計画の質の向上が必要だということでございます。特に市町村でございますけれども、自転車計画のネットワーク路線というのが、自転車活用推進計画に位置付けられていないところもございますので、計画策定に際しては、ネットワーク計画とセットで策定するような支援措置、また計画に基づく、実施のフォローということで、自転車活用のネットワークの計画はできた一方、例えば自転車専用通行帯を整備することで、どれくらいの事故の減少につながったのか、という効果分析をまだまだできていない、ところもございますので、次の計画ではしっかり取り組んでいきたいということでございます。また、ネットワーク計画を単に策定するだけではなくて、実際に整備計画の方も含めていきたいということでございます。都市部を中心とということでございますが、実際に整備計画を策定した上で、整備を推進していきたいということでございます。その際には、警察庁さんと共同で策定しております、「安全で快適な自転車利用環境創出に関するガイドライン」というところも、見直していきたいという風に考えております。次にシェアサイクルと情報通信技術に関するものでございます、自転車利用環境向上のために、情報通信技術の活用を強化していきたいというところでございます。具体的には、3点ございます。1つ目といたしましては、データを活用した計画策定の支援ということでございまして、右側に写真を載せておりますけれども、シェアサイクルを中心といたしまして、実際の走行空間、自転車がどこを走ったか、ということがデータでとれてきましたので、それを計画の方にフィードバックして、実際に自転車の走行空間が多いところに優先して、優先的に整備計画を作っていく、というような取り組みでございます。2点目は、地方公共団体で持っております、自転車通行空間の整備状況や、駐輪場の位置というものにつきまして、共通言語と座標を統一化いたしまして、オープンデータ化していこうということでございます。それを経路検索事業者等が取り込んでいただきまして、例えば最短のルートですとこうなのだけれども、より安全を考慮したルートだったらこうだ、というような発展的な取り組みにつながる、基礎的なデータというものをオープン化していきたい、と思っております。また

シェアサイクルにつきましては、他の公共交通機関とのシームレスなMaaS等の取り組みをさらに推進していくことのほか、AIの活用と書いておりますが、シェアサイクルの再配置にあたりまして、AIを活用して、効率的な再配置を行っていくという取り組みについても、言及してきたいと思っております。2番目の健康長寿社会のところにつきましては、企業の自転車通勤のための環境整備をさらに推進していきたいと考えております。具体的には、「自転車通勤導入に関する手引き」というものを、令和元年度に策定いたしましたけれども、コロナの関係でこれだけ自転車の利用が増えているというところは想定しておりませんでしたので、安全面ということも中心とした見直しを行っているところでございます。また、自転車通勤の環境整備など支援策の具体化ということで、これは、具体的にどこまでやるか、というところまでまだまだ行きついておりませんが、環境整備のための支援策の具体化、ということも今後も検討していきたい、というところで見出しとしている、ところでございます。次に観光立国のところでございます。サイクリング拠点・コンテンツの充実をはかるために、まずはコンビニ等の商業施設と連携した受け手サービスの充実、具体的にはコンビニと協定を結びまして、いわゆるコンビニエンスストアをサイクルステーション化して、空気入れなどをおいていく、という取り組みを推進していくところでございます。また、本委員会でも多くの方々からご意見いただきましたけれども、サイクルツーリズムというのは、ゆったりとした観光というところがございますので、体験型・滞在型といった、宿泊型のコンテンツを推進していきたいということでございます。また、今の計画ですと、マウンテンバイクという言葉は入っておりませんが、全国の例を調べてみますと、マウンテンバイクのコースを整備しながら、森林保全と協定を結び、交通整理と森林保全を行っているというような取り組みもございますので、もう少し全国的な進展を図っていききたいと思っております。また、サイクリングルートの持続的な、磨き上げにつきましては、現在コロナの関係で、インバウンドがなかなか見込めないというところもございますが、今のうちから受け入れ環境はしっかりと整備した上で、JNTO(日本政府観光局)を活用した、情報発信について、コロナの収束を見据えつつ、行ってきたいところでございます。

- ・ 最後になりますが、安全で安心な社会のところにつきましては、高齢者、障害者を含めた体に合った、多様な自転車の開発・普及を進めていきたいということ、また、身体にあった、自転車利用、アドバイスの人材、具体的にはBAAアドバイザーだとか、SBAA PLUSという制度でございますけれども、こういったアドバイスする人材につきまして、適切な自転車購入を支援していきたいと思っております。また、交通安全につきましては、対象と機会を拡充した上で、推薦していきたいということでございます。対象といたしましては、配達員や、自動車の運転者を含めまして、道路利用者全体に対しまして、自転車の安全な利用を啓発していきたいというふうに思います。また、前回のご意見にございましたとおり、小学校以上の学校教育ですと、義務教育の過程で交通安全教育が行わ

れておりますけれども、それ以下の、保育園・幼稚園などの未就学児やその保護者に対しても、交通安全教育などの処置を図っていきたいと思います。また、機会といたしましては、自転車を買うときというのが、1つきっかけになるだろうということで、自転車購入時における啓発稼働のほか、自動車運転免許を更新する際などの教本の中にも、自転車安全利用五原則を盛り込んだ上で行っていきたいと思っておりますし、またこの委員会でもございましたとおり、高齢者の運転免許の返納をしてから、自転車の教育や乗り方を教えるのでは遅すぎるのではないかとご意見もございましたので、高齢者講習の中でも、しっかりと自転車の安全部門の充実を図っていきたいというところがございます。また保険につきましては、現在条例策定の支援を行っておりますけれども、新たに自転車販売店を通じて保険加入の促進をはかっていきたいということでございます。4番目につきましては、関係機関としっかり連携していくこと、また計画についても、毎年度フォローアップしたうえで公表していくこと、そして広報活動につきましても、第1次の計画ができた後に、自転車活用推進の官民連携協議会という20団体集まった広報活動の母体もございますので、そういう母体を活用しながらも戦略的な広報活動をしていきたい、ということでございます。計画の概要につきましては、以上でございます。

- ・ 続きまして、資料3、計画本体につきましてご説明させていただきます。計画本体につきましては、合計31枚に及ぶものになりますので、省略しながらのご説明になることをご容赦いただければと思います。まず、総論(1)のところ、自転車活用に関する、法律と計画ができるまでのこれまでの歴史を1ページから2ページにかけて記載しております。(2)が計画期間でございまして、3ページ目の4行目でございます。計画の期間につきましては、長期的な展望を視野に入れつつ、令和7(2025)年度までの5年間というところがございます。(3)が自転車を巡る現状及び課題ということで、まず総論的な現状と課題を整理しております。先ほど、3点ほど現状と課題があるということでございましたが、それを15行目以降にまずは、コロナにあたって自転車利用が増えている話、18行目以降で情報通信技術の話、20行目以降で高齢化社会の話をしている、というところがございます。次が4つの分野ごとの現状と課題を整理しているところがございます。まず、都市環境につきましては、29行目にございまして、カーボンニュートラル、脱炭素化の実現、ということについて喫緊の課題であり、検討を推進する必要がある、ということ、うたっているところがございます。また、4ページに移りますと、6行目以降で、自転車通行空間がございまして、9行目にございまして、その整備延長はまだまだ、2,900kmに過ぎない、ということ、このため、事故が横ばいに推移しているということもございまして、事故への対応が課題、ということでございます。また、13行目の段落につきましては、先ほど申し上げました、自転車のネットワーク計画の位置付けだとか、整備の分析など、効果分析の向上が課題であるということ、うたっております。5ページに移りまして、5行目以降のところ、まちづくりの典型と

ということで、身近なアクセシビリティの高い、交通手段である自転車の利用が移動手段の確保の観点から重要であること、10行目以降でシェアサイクルの話をしたうえで、MaaSとの連携ということも踏まえまして、13行目以降にございます、今後自転車通行空間にも影響する可能性があることも踏まえ、また新たな低速モビリティ、今後自転車通行空間にも影響する可能性があることも踏まえつつ、自転車通行空間の整備を一層推進するとともに、地域においても公共交通や自転車等の移動手段の最適な組合せ(ベストミックス)を実現するため、自転車通行空間のあり方を検討することが必要であるといこうことです。これは、交通政策基本計画の案の中でも、ベストミックスという言葉が入っておりますので、関連して記載しているところがございます。5ページ以降が健康の分野でございまして、6ページのところでコロナの影響で記載しております、自転車通勤をはじめとする自転車の利用が増える一方で、まだまだ従業員の自転車通勤を認めていない企業が多いことを課題として掲げているところがございます。6ページの観光につきましては、29行目以降のところで、「日帰りであった場合の現地における消費額は小さいため、宿泊を伴う滞在に導くこと必要である。」ということをやっているところがございます。また、7ページ以降では、安全・安心の現状と課題ということであります。自転車関連の事故のうち、法令違反が認められた割合が約8割と高水準である一方で、自転車以外の側にも法令違反が認められる場合もあることを踏まえまして、5行目にございますとおり、通勤・配達目的での自転車利用ニーズの高まりを踏まえ、自転車だけでなく道路利用者全体の安全意識を醸成することが課題というところがございます。また13行目以降のヘルメットのところでつきまして、頭部に致命傷を負っている死者数が全体で6割になっていることを踏まえまして、すべての年齢層の自転車利用者に対して、ヘルメットなどの安全装置の装着を促すことが必要、ということがございます。これらの課題を踏まえまして、9ページ以降で目標と施策ということを掲げているというところがございます。まず、目標1の良好な都市環境の形成につきましては、10行目にございますとおり、コンパクトなまちづくりを推進するとともに、モビリティの多様化も見据えつつ、それぞれの地域における公共交通や自転車を活用したベストミックスの実現をはかっている、ということをやっているところがございます。次に目標2、11ページに飛びますけれども、サイクルスポーツの振興等による活力ある健康社会の実現を記載しておりまして、ここは今の計画とは大きく書きぶりを変えていない、というところがございます。次は12ページ、観光立国の話でございます。5行目以降でございますが、世界のトップアスリートが参加する自転車競技の誘致・開催等を通じました、観光地域づくりの中の、「持続可能な」ということで、最近観光地の中でもうたっているような、観光地域づくりも持続可能なものにしていくということもやっているところがございます。

- ・ また、次の段落8行以降のところがございますと、ハード・ソフト両面から世界に誇るサイクリング環境の創出を目指していこう、ということがございます。次に、13ペー

ジ以降が、安全安心な社会の実現ということでございます。前回ご指摘ございましたとおり、まず、自転車利用者というのは、自転車が軽車両で車道通行が原則だということを第一に掲げたうえで、安全教育が必要だと、9行目にございますとおり、交通安全基本計画と同様に、自転車交通事故ゼロの社会を実現していきたいというところがございます、10行目以降は、様々な安全教育の取組を行っていききたいということと、質の高い自転車の供給体制を図っていくということ、また、セーフティネットとしての自転車損害賠償保険の加入促進を図って行きたいということ等を加えていくというところがございます。15ページ以降で、具体的な措置を別紙のとおり定めるということで、後ほどご説明させていただきます。16ページ以降は、その他ということでございます。(1)で関係機関が連携していくこと、(2)の19行目以降のところにつきましては、本計画につきまして、この委員会での助言を受けつつ、毎年度、進捗状況に関するフォローアップを行ったうえで、その結果を公表していく、ということをはっきりと記載したところがございます。さらに広報活動につきましては、17ページの2行目以降のところ、今回新しく自転車活用の官民連携推進協議会という枠組みもできましたので、その枠組みを活用しながら戦略的な広報を行っていききたい、と思っているところがございます。

- ・ 最後になりましたが、17ページの(5)附則の今後の取組方針でございます。法律の附則第3条1項のところでは、「政府は自転車の運転に関し道路交通法に違反する行為への対応の在り方」について検討を加え、その結果に基づき、質の向上を行うものとするとうたわれております。これにつきましての対応ということで、計画の中にも記載はございますけれども、末尾のところ、今の計画ですと、違反行為の在り方について検討を進めるとなっておりますけれども、先々週でございますが、警察庁における有識者検討会の中で、自転車交通ルールにおける指導取締りにつきまして、非刑罰的な手法を含め、違反の防止のために実効性を検討しているところ、でございますので、その旨を記載しているところがございます。具体的な違反の抑止のために実効性のあるものになるよう検討を進める、という表現を用いているというところがございます。以上が本体部分のところであります。
- ・ 続いて措置のところでございます。現計画は、全部で合計しますと73ございましたけれども、足し算引き算をしまして、第2次計画では全部で79のラインナップになっております。個別の説明につきましては割愛しますが、大きな点といたしましては、措置①のところ、自転車活用計画の課題については、課題を抽出し、必要な支援策を、ここで検討するとなっておりますけれども、検討する言葉をできるだけ前向きな表現にすると、同じように、措置の中で検討するという言葉になっていたところは、可能な限り前向きな表現になるようにしたところがございます。また指標のところにつきましても、今の計画ですと、例えば最後のページのところで、目標値ということで掲げておりましたけれども、指標という物差しがあるにもかかわらず、目標とすることについて

ては整合性が取れないのではないか、というご意見をいただきましたので、他の関連計画と整合をとり、同じような表現となっておりますけれども、目標の年度と数値を書いたうえで、目標値という文字は削除した、としているところがございます。長くになりましたけれども、事務局からの説明は以上でございます。よろしくお願いいたします。

○屋井座長

- ・ どうもありがとうございました。それではただいまから委員の皆様からご意見・ご質問等お受けしたいと思えます。資料の3がやはりメインになるかもしれませんが、あるいは、参考資料も用意していただいておりますから、参考資料の1・2、どちらの資料に対しての意見であることをはっきりしていただきながら、お話をいただければと思います。それではいかがでしょうか。

○高橋委員

- ・ すすでにお伝えしているところではあるのですが、資料の2の概要のところなのですが、上の方の右側で高齢化等を踏まえた「安全・安心」の最初から二つ目の丸のところですが、「配達目的での自転車利用者が増加する中～」とありますが、配達目的だけが強調されすぎてですね、確かにそこは問題ですけれども、通勤・通学等いろんな目的で、自転車ユーザーが増加して、結果的に危険な運転が増えているということであり、配達目的だけでなく、通勤・通学等のいろいろなものを入れていただければ、良いかなど、この表現だと、配達目的だけが悪者となっていると思いますので、表現の修正をお願いしたいと思います。

○屋井座長

- ・ ありがとうございます。これは、本文ではどのように書いてあるのでしょうか。

○高橋委員

- ・ 本文のところでは書いてありましたので、概要のところを修正していただければと思います。

○屋井座長

- ・ 他はいかがでしょうか。

○絹代委員

- ・ 2点お伺いしたいと思います。今回最初の方の資料で、サイクルツーリズムのなかで、

アクセスに関する指摘があった、前回からの持ち越しのものであったと思いますが、今回の参考資料の措置をみても、走行環境を良くするというような記載はあるのですが、例えば誰もが迷わず、安全・快適に走行できる環境整備というものはあるんですけど、アクセスに関するもの、そこに誰もが迷わずたどり着けるといいうところも大事かと思いますが、そのアクセスを磨き上げるとか、情報発信して、だれでも迷わずスタートできるというような、アクセスに関する記載が特に盛り込まれていないようだったので、そういった記載みたいなものがあると、より自治体も、計画を練りやすいのかなと思います。このご意見の中に、アクセスルートに関する記載も必要という指摘も前回あったかと思うのですが、それが反映されていないかなと思いました。

- ・ もう一点は、おそらく 18 という項になると思うのですが、安全教育のところ、自転車を含む交通安全教育のところにおいて、私が関わっている地域の中で、例えば自治体が何か学校とか保育園・幼稚園に対して安全教育をしてもらいたいということで、例えばチラシをまこうとか、何か協力を要請しようとしても、非常に忙しいから、また、配布物も多いので、配布物もまけません、と断られてしまい、なかなか、学校・保育園・幼稚園の協力が得られないという声もよく聞きます。自治体の努力も限界です、ということをご間伺って、例えば、18 番では、関係機関へ周知するみたいな表現になっているのですが、周知だけではなく、例えば協力体制を構築するとか、もう一つ踏み込んだ、教育委員会であったり、PTA であったり、学校機関などが一緒になって、取り組んでいく関係をつくるというような踏み込んだ表現にはできないのかなという風に思いました。私からは以上です。

#### ○屋井座長

- ・ ありがとうございます。ほかに何かご意見が出てきそうなら、いくつかお受けしてからまとめて事務局の方に返してもらおうと思いますけれども、他はいかがでしょうか。
- ・ 私の方から一言返しますけれど、絹代委員のご発言の最初の方で、アクセスというのはとても重要で、ナショナルサイクルルートの場合は、ゲートウェイみたいなものをしっかりと用意して、そこにまずは行ってもらうみたいなものがありますよね、ただ、一般的なサイクリングルート、サイクリングロードだとか、一般化したときにそこに誰もがたどり着ける、というのは確かに理想的なんだけれども、どうやったらいいのかというのはなかなか難しそうなね、もちろん、地図上で周知するとか、わかりやすい地図を作るとか、GPS や何らかの方法で行けるようにしてあげるとか、いろいろな方法があるんだろうなと思うんだけど、アクセスすべきポイントみたいなものを、ゲートウェイと同じように何か用意するようなイメージですかね。どのようにしたら、確保できると思われませんか。

#### ○絹代委員

- ・ 今ちょうど私、ナショナルサイクルートの視察で、富山に来ているんですけども、ツーリズムとして、ちょっとここも気になっている点で、今の計画では、サイクリストという表現になっているのですが、ツーリズムになってきた時は、いわゆる今サイクリストという慣れている人以外の、一般的な誰もが、観光のツールとして自転車を使えて、自転車で旅ができる環境を作っていかなければ、お金も落ちてきませんし、裾野も広がらないと思うんですね。そういう人になればなるほど、どうやってスタートしたらいいかわからない、どこから走り始めていいかわからない、もう少し情報をわかりやすく、出していく、というところが必要なのかなと思いました。今回地域ともお話をして、割と今の計画が走行環境の整備という表現が多いので、安全に走れる道づくりといったところにはすごく注意を払われるのですが、じゃあどんな風にしたらそこに実際に楽しめるのか、そういったアクセスルート of 情報を整理し、発信していくことまで、頭が回りませんでした、ということも今回お伺いしまして、改めて、例えば計画に盛り込んで、皆さんが走行環境の整備だけではなく、いかにその地域にきて、どんなふうに乗って楽しめる選択肢があるのかとか、もう少しアクセス、というところも、情報発信の中に入れようという気づきが、あるような形で今回の計画を発出していただくと自治体の皆さんもより多くの人を呼び込めるような準備ができるのかなと感じました。

#### ○屋井座長

- ・ はい、どうもありがとうございました。その点はよくわかりました。アクセスルートといわれているので、ルートにこだわられているというよりも、どこに行ったらいいかという情報をちゃんと丁寧に一緒に提供しましょう、というところが重要で、ルートというと、何か自転車のルートをしっかり作ると、さらにここに行くルートもしっかり作ろう、作りなさいと見えるのだけれども、必ずしもそういうことを言っているわけではないですね。

#### ○絹代委員

- ・ 誰もが、迷わず安全に走行できるといった、走行だけでなく、だれもがそこにトライできるみたいな、そういった広い意味となります。バスでも、電車で行っても良いと思います。

#### ○屋井座長

- ・ 電車で行ったって、車でも、バスで行ったっていいわけですね。そういう広い意味ですねアクセスという部分についてもしっかりと情報提供の環境整備等もしっかり入れようということですね。

○事務局（長福）

- ・ 絹代委員ありがとうございました。「誰でも迷わず安全・快適に走行できる」というところがもう少しとのことでした。他の計画の措置のなかでも、例えば経路検索業者と連携したような、自転車の通行空間も含めました、ネットワークの中での経路検索の中で、自転車に関する情報をオープンデータ化していくと、別途計画の中にも入ってございませし、また、ハードという意味で申し上げますと、トライできるという観点では、今後「安全で快適な自転車通行空間の在り方の見直し」というガイドラインの中でも、案内看板の充実というハード整備を行っていく、ここにはストレートに書いていないんですが、他のところに広めますと、トータルでサイクリングルートに対しまして、しっかりとトライできるような環境整備もできるということも、読み方によっては、入っているのではないかと事務局としては考えているところであります。
- ・ また、2番目の措置18の未就学児、児童生徒の発達段階に関するという取組ですけれど、末尾に関して関係機関に周知するというのをもう少し踏み込めないか、ということでございます。政府の計画でございますので、今後、これまで、未就学児に対して政府として積極的にアプローチをしていくというのは、初めての取組でございます。地方公共団体で行っている様々な事例を周知していくところが、まずはスタートではないかと思っております。
- ・ もう一つございまして、高橋先生からございました配達目的の記載でございます。具体的に申し上げますと、施策17の①のところでございますけれども、「また配達目的の自転車利用ニーズの高まりを踏まえ、事業者等での交通安全対策などの高まり等を踏まえ」という、この表現につきましては、先に閣議決定いたしました、交通安全基本計画と平仄を合わせた表現ぶりになっておりますので、関連計画の横並びということを踏まえますと、原案のとおりにさせていただきたいと思っております。

○屋井座長

- ・ はい、どうもありがとうございました。こういうご回答でしたが、いかがでしょうか。

○絹代委員

- ・ はい、ありがとうございます。ただ、安全関係においてもし可能であれば、特に学校において、文部科学省さんのご協力も得て、学校がそういった交通安全教育に協力してくれるように、この計画とは別に、働きかけていただけたらな、という自治体の声もあったので、そちらも、もし文部科学省が聞いていましたら、ぜひお願いできたらなと思います。私からは以上です。ありがとうございます。

○事務局（中村(文部科学省)）

- ・ ただいま絹代委員からいただきました、文部科学省からの働き掛けもご期待いただいているということですが、文部科学省としては、毎年春の交通安全運動の実施と併せまして、例えば幼稚園ですとか、小学校以上もそうですけれども、PTA や関係機関・団体の協力を得て、保護者と子供と一緒に学ぶ交通安全教室などの開催など、こういったことを取り組んでもらいたいというようなことを、例年からも行っておりますし、実際にそれぞれの学校や教育施設には地域の警察の方々の、ご協力もいただいております。こういった文部科学省からの呼びかけ、というものも引き続き継続して行っていくと思っておりますし、未就学児や保護者の方も含めた交通安全教育の充実ということで、今回記載いただいた内容を踏まえて、取り組んでいきたいと考えております。以上でございます。

○絹代委員

- ・ ありがとうございます。これからも継続的によろしく願いいたします。

○屋井座長

- ・ 他はいかがでしょうか。

○高橋委員

- ・ 大部な計画をとまもめていただき、ありがとうございます。まだまだ計画の実現に向けては、課題があるかと思いますが、少しでも環境が良くなるように、お願いしたいと思います。
- ・ いくつかあるのですが、資料3の9ページのあたり、実施すべき計画のところで「良好な都市環境の形成」という目標及び実施すべき施策もあります。これも、以前にお伝えしたのですが、今までは、地方自治体任せというところが多少あったと思えますけれども、そこでなかなか、計画策定が進まないということで、国としてもっと積極的にコミットメントして行って、いろいろな計画策定するように促すと、圧力をかけるという言い過ぎですが、どんどん促進していくという、どんどん積極的に国の関与というのが読み込めるような気もするし、読み込めないような気もしているんですね。この辺の事務局のお考えというものが、今までは自治体任せのところがあったので、今後はもっと積極的にコミットメントする、という方針があるのかなのか確認したいと思っておりますが、そうでなければそういった文言を一言でも入れていただければと思ひ、その点を確認したいと思います。

○屋井座長

- ・ ありがとうございます。事務局ご回答お願いします。

○事務局(長福)

- ・ ご指摘いただきましたところについて、施策・措置2ポツ目のところの①でございます。①のところは、教育団体に対しましてお願いするようなどころを書いておりますけれども、2ポツ目のところの①でございます。「安全で快適な自転車通行空間を創出するため、都市部を中心に全国各所で計画を策定し、当該計画に基づいた整備を推進する」のところ、国としての意思を表示しているつもりでございます。具体的には、東京23区で行ったように、まずは、直轄の幹となるようなどころで、60キロの計画を作りましたけれども、まずそこを作ったうえでそこと連動して、補助幹線だとか、都道だとか、区道というところを整備していくということを行っておりますので、国が単独で行う場合は当該計画に基づいた整備を行うということでございますか、推進するとなっております。推進という言葉はご案内のとおり、地方公共団体も一緒になってやっていく、という意味でございます。そういう、国としての姿勢ということで、都市部を中心に推進していくという言葉につきましては、東京23区で行っていたような、直轄指導的な進め方ということも視野に入れた、書きぶりにしているつもりで事務局として提案させていただいたところであります。

○高橋委員

- ・ ありがとうございます。そこから、読み取れると思ったのですけれども、場合によっては、もっと積極的に国の関与というものをこれから強めていきます、ということも明言しても良いかなと思ひまして、その点ご検討いただければと思います。以上になります。

○屋井座長

- ・ はい、ありがとうございます。

○久保田委員

- ・ 資料3のP18の2③ですが、自転車通行帯について書いていただいているのですけれども、促進していくということで、これでも十分であると思うのですけれども、今感じていることとして、必ずしも今のところ、自転車通行帯の意義がそもそも周知されていない、各自治体の道路管理者に意味が伝わっていないというのが正直なところ、と思っております。自転車専用通行帯と何が違うんだという、若干議論が滞っているような感じがします。この表現でももちろんいいのですが、例えば、自転車通行帯の意義を周知するだとか、何かもう一歩踏み込んでいっても良いような、感じを持っております。

○事務局(長福)

- ・ ご意見ありがとうございます。道路交通法上の規制という意味では、自転車専用通行帯ということでございますが、道路構造令という道路法の体系の中では、自転車通行帯という、対

応になっているところがございます。地方公共団体にまだまだその意味が周知されていないところにつきましては、我々の努力不足ということもございます。平成31年に道路構造令を改正したということもございますので、条例のところに位置付ける、それ以前として自転車通行帯の意義、ということをしつかりと地方公共団体に周知していきたいと思っております。よろしくお願いたします。

#### ○屋井座長

- ありがとうございます。今の久保田委員のご指摘というのは、私はよくわかりますが、そのあたり、まだまだ課題があると認識しております。やはり構造令で、しっかりと自転車通行帯ができたのに、一方で自歩道が残っているのではないかと、というご意見も、今回いろいろ意見をいただく中で出てきておまして、確かにそれもそうだよなと、構造令上において、自転車、歩行者と一緒にいるような空間を作るという考え方を、今後自転車通行帯というものが改めて位置づけられた段階でどう考えていくのかということ、再検討していくようなタイミングではおそらくあると思うんですね。今、計画に直接書くことはないですが、そういう議論なんかも大いに始まっていったら良いのではないかと今お聞きして思いました。

#### ○屋井座長

- 私から一点だけ、文言のところ、有識者会議の議論を踏まえて修正していただいているのが、最初の自転車を巡る現状と課題の、自転車通行空間の話が出てくるんですけども、これを資料3でいうところの、P4の13行目のパラグラフについて、現状認識ということであるので、両方とも読み取れるんですけども、何がポイントかといいますと、「地方公共団体による自転車活用推進計画の策定が進んでいる一方」と書いてある後ろに「市町村の定める自転車活用推進計画については」と書いてあるが、地方自治体といいながら、市町村といっているけれども、では県は大丈夫なのか、というような変な見方ができるような気がします。
- それから、後ろに出てくる「位置付けと整備効果等」というのが「質の向上の課題」というところと、ちょっと言葉としては結びつきが弱くて、事態が及ばないかなというところもありまして、このままでも良いんですけども、私だったら、例えば最初に1回切ってしまう、すなわち、「必要である。」と丸で終わって、「地域においても計画の策定を計画的に進めていくことが必要である。」として、次の「地方公共団体による自転車活用推進計画の策定が進んでいる一方」というのは邪魔だから消してしまってもいいんですけども、「市町村の定める自転車活用推進計画については、自転車ネットワークの計画に関する位置付けの明確化や当該計画に基づく整備促進とその効果分析の実施など」とそこまで書いてあげると、優しく丁寧になって、自転車活用推進計画の質の向上が課題となっていることが分かるのではないかと思います。まあ、同じ意味なので、このままでも良いんですけども、誤解をするのは一点だけ、すなわち、地方公共団体には策定が進んでいる一方で、市町村の定める分につい

ては課題があるということは、県の定める推進計画には課題がないと言っているように見えるんだけど、県の作っている計画にもどこかしら課題はまだあるなと思っているところなんですけどね。以上です。

#### ○事務局(長福)

- ・ 屋井先生ありがとうございます。「地方公共団体による自転車活用推進計画策定が進んでいる定める一方で」というのは、総論で47都道府県すべてにおいてできただとか、現時点で150の自治体の方で計画を作っているということやうたっているというところでございますが、たしかに、趣旨としては屋井先生のご指摘のところもでございますので、また、書きぶりについては、検討していきたいと思っております。よろしく願いいたします。

#### ○高橋委員

- ・ 確かに市町村が定める計画には問題がありそうだというのが何回かできてきているのですが、あまり、明記してしまうと、逆に各自治体のやる気をそぐというか、そういうところもあって、表現に苦勞されて、このような表現になっているのではないかと推測したのですけれども、その辺、有識者会議として、どれだけ強いメッセージを発するのかというのが難しいところかと思いますが、ご検討いただければと思います。

#### ○屋井座長

- ・ ありがとうございます。高橋先生の趣旨を踏まえて、今後検討に当たらせていただきます。

#### ○絹代委員

- ・ 健康長寿社会の実現の項なんですけれども、これまでの活用推進計画の中で、地方もいろいろと動いていたんですけれども、皆さんやはり健康のところや苦戦されているのかなと、迷われているのかなという印象がかなり強くありました。この文言を変えたから、どうなるというわけでもないんですけれども、例えば目標2の9番、公道や公園等の活用によりということで、施策がありまして、それに対して措置があるのですが、措置がかなり限定的な、自転車競技者を含む関係者に協力を要請することにより、競輪場を活用した市民参加型の取組と、出てくるアイデアが限定されそうな表現になっているので、ただこれをどう表現を変えるかというアイデアはなかなか難しいんですけれども、これだけ日本中公道が張り巡らされているわけですから、これだけ走れる場所があって、フィットネスという意味で今自転車に乗り始められている方もたくさんいらっしゃいますので、自転車競技者をお願いして、競輪場の活用に限定されない、もう少し幅広いアイデアを自治体さんが打ち出しやすいような、表現に変えることはできないのかな、と思いました。「競輪場等」、どのみち、公園等と出てくるんですけれども、あまり限定しないような表現の方が、自治体さんからもアイデ

ィアが出やすいのかなという風に思っております。ざっくりした形で申し訳ないんですが、私からは以上です。

#### ○事務局(長福)

- ・ 絹代委員のご指摘につきましては、次の10番の②で、自転車を活用した好事例のところを健康という文脈で推進と、そういう取り組みの横展開を図っていくということで、なんというか国民の健康という観点からの、国としても、地方公共団体が悩んでいるところと我々も認識している一方、我々も悩んでいる分野でございますので、まず自治体で、先行的に進んでいるような事例、自転車を活用した健康まちづくりということをやっている岡山県の自治体もでございますので、そういったことを横展開しながら進めていくということで、ここは意識しながら書かせていただいたところでございます。よろしくお願いいたします。

#### ○屋井座長

- ・ 今の絹代委員からのご指摘について、本文を読んでも、おそらくこの競輪場の後ろには「等」を入れない方が良く考えて書かれている雰囲気がありますね。競輪場というのは、ふつうは市民が入ってくるようなところではないから、そこをあえて活用して、市民参加の取組をやりましょうよと、ただ、競輪場以外のところについては、大いに活用できる場所があるから、それは公園等でやりましょうと、そのような意図なのかなと想像しております。現計画でも同じ表現となっておりますので、当時3年前にこのように考えたんだと思いますね、我々も競輪場に自転車に乗っていくというようなイベントはなかなか特にないですからね。

#### ○屋井座長

- ・ その他特に、計画の案に関してご意見がなければ、いただいた御意見を改めて、すでに事務局の方からご回答をいただいているわけですが、せっかくいただいた意見ですから、どうやって計画の案に反映していかれるかについてはですね、私、座長一任ということで、事務局と相談して、決めさせていただければと思います。また、今後パブリックコメントの実施で修正が発生することが考えられますので、それについても座長一任でお願いしたいと思います。よろしいでしょうか。  
それでは、2番目の議題である、自転車計画の案についてはこれで終わらせていただきます。ありがとうございました。続けて(3)今後の予定について事務局からご説明をお願いいたします。

#### ○事務局(長福)

- ・ 本日はご議論いただきまして、ありがとうございました。資料4でございます。計画の今後の予定でございます。計画については本日公表させていただきました、座長一任にさせてい

ただきますので、今後パブリックコメントを経たうえで、自転車月間が5月でございますので、5月下旬ごろの公表を目標としておりますけれども、閣議決定を目指した、政府内の手続きに入らせていただきたいと思います。また、パブリックコメントでいただいた意見につきましても、各委員の皆様方にもフィードバックさせていただきたいと思います。私からは以上でございます。

○屋井座長

- ・ ありがとうございます。これに関しては、今後のプロセスで、従前から何度かご説明ありましたので、このような形でということですので、よろしいでしょうか。

○屋井座長

- ・ はい、どうもありがとうございます。議題についてはこれで終了となりましたので、司会進行に戻しますね、よろしく願いいたします。どうもありがとうございました。

○事務局(長福)

- ・ 本日は多くのご意見をいただき、ありがとうございました。最後になりましたけれども、委員の方々におかれましては、長時間にわたるご意見をいただきましてありがとうございました。今月をもちまして、先ほど座長一任となりましたので、次のステップに移らせていただきたいと思います。最後になりましたけれども、会議の閉会にあたりまして、自転車活用推進本部事務局長代理の渡辺によるご挨拶を申し上げます。

○事務局(渡辺)

- ・ 事務局長代理で、国土交通省道路局審議官の渡辺でございます。今回の有識者会議、9月から7回にわたって非常に濃密にご対応をいただきました。おかげさまで、屋井座長をはじめ、皆様の活発なご議論いただいた甲斐ありまして、本日、まだ、若干の宿題は残っておりますが、まとめることができました。本当にありがとうございます。先ほど事務局から説明ありましたけれども、5月の月間に合わせて、閣議決定をしたいと思っております。計画策定の作業は一応これで一段落ということになりますけれども、先ほどからいろいろな委員の先生からご意見をいただいている趣旨、久保田先生のご意見、自転車通行帯が周知されていないとか、絹代先生からのもっと、学校教育に組み込んでという話とか、屋井先生から通行空間の話が出ましたけれども、こういった趣旨は要するにこの計画は策定した後の実効性をいかにどう上げていくか、ということが一番大事だと我々として、受け止めたいと思っております。自転車は非常に関係者が多いものでございます。国・自治体・事業者・団体・学校、それから、国民の子供からお年寄りまでということで、そういった方々、いろいろな関わり方をしている方々にいかに分かっていただいたうえで、一つ一つの具体化に向けて、具体的にしていけないといけないということで、自転車というのは非常に難しい施策だと思っております。計画策定した後が、さらに大事ということをおもっておりますので、先ほど計画の中です、高度な話もございました、毎年フォローをして合意をしますとありますので、引き続き

有識者の先生方につきましては、今後のフォローのなかでも良いですし、これからどんどんいろいろ注文付けていただきまして、この計画をもっと実行性のあるものにしていけたらと思いますので、引き続きご指導いただければと思います。最後になりますが、改めて、これまでの活発なご議論、ご指導いただいたことを御礼として申し上げて閉会の挨拶とさせていただきます。本当にありがとうございました。

○事務局(長福)

- ・ 以上をもちまして、令和2年度第1回の昨年9月からの7回にわたりまして、ご議論いただきましたありがとうございました。会議の方をこれにて閉会させていただきます。本日はありがとうございました。